

**Driver place for vehicles, in particular commercial motor vehicles  
Fahrerplatz fur Fahrzeuge, insbesondere Nutzfahrzeuge**

**Patent Applicant/Assignee:**

DaimlerChrysler AG, 70567 Stuttgart, DE

Wiemann-Druckguss GmbH, 44809 Bochum, DE

**Patent and Priority Information (Country, Number, Date):**

Patent: DE 29724363 U1 20001228

Application: DE 29724363 19970319

Priority Application: DE 19711299 19970319; DE 29724363 U 19970319 (DE 19711299; DE 29724363)

Publication Language: German

Fulltext Word Count (English): 2671

Fulltext Word Count (German) : 2230

Fulltext Word Count (Both) : 4901

**Abstract (English machine translation)**

Driver place for vehicles, in particular for commercial motor vehicles, with a vehicle seating (10) by cushion (11) and backrest (12) and marked by one laterally beside the cushion (11) arranged console (13), which with the vehicle seating (19) is connected, by the fact that the console (13) of the getriebeschaltung with outstanding shift lever (34) and further switching and/or controls (15 to 23) a circuit unit (14) and that the circuit unit contains is (14) relative to the console (13) between an effect position and a file position movable.



⑯ BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES  
PATENT- UND  
MARKENAMT

⑯ Gebrauchsmusterschrift  
⑯ DE 297 24 363 U 1

⑯ Int. Cl. 7:  
**B 60 K 20/02**  
B 60 N 2/14

DE 297 24 363 U 1

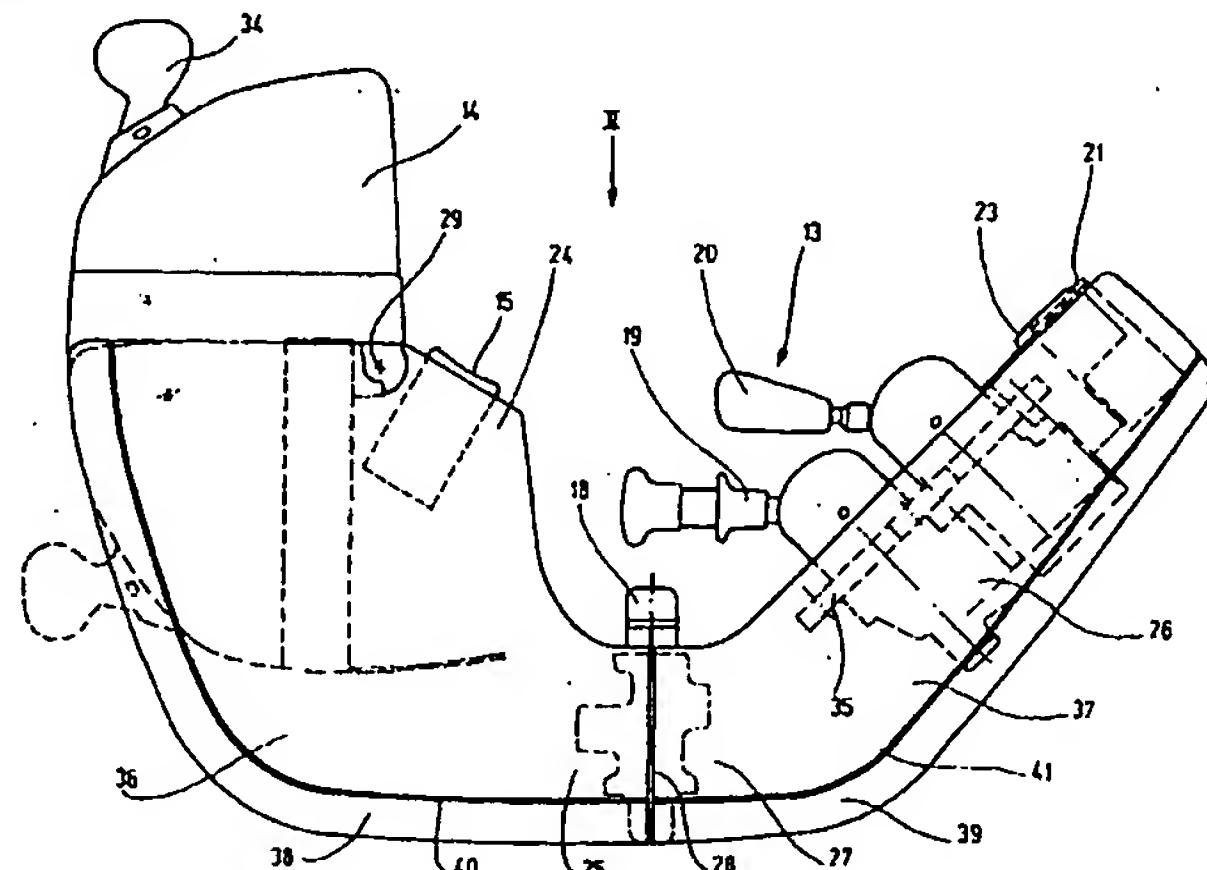
⑯ Aktenzeichen: 297 24 363.2  
⑯ Anmeldetag: 19. 3. 1997  
aus Patentanmeldung: 197 11 299.4  
⑯ Eintragungstag: 28. 12. 2000  
⑯ Bekanntmachung im Patentblatt: 1. 2. 2001

⑯ Inhaber:

DaimlerChrysler AG, 70567 Stuttgart, DE;  
Wiemann-Druckguss GmbH, 44809 Bochum, DE

⑯ Fahrerplatz für Fahrzeuge, insbesondere Nutzfahrzeuge

⑯ Fahrerplatz für Fahrzeuge, insbesondere für Nutzfahrzeuge, mit einem Fahrzeugsitz (10) mit Sitzkissen (11) und Rückenlehne (12) und mit einer seitlich neben dem Sitzkissen (11) angeordneten Konsole (13), die mit dem Fahrzeugsitz (19) verbunden ist, dadurch gekennzeichnet, daß die Konsole (13) eine Schaltungseinheit (14) der Getriebebeschaltung mit herausragendem Schalthebel (34) und weiteren Schalt- und/oder Steuerorganen (15 bis 23) enthält und daß die Schaltungseinheit (14) relativ zur Konsole (13) zwischen einer Wirkstellung und einer Ablagestellung bewegbar ist.



DaimlerChrysler AG  
Stuttgart  
und  
Wiemann Druckguß GmbH  
Bochum

Fahrerplatz für Fahrzeuge,  
insbesondere Nutzfahrzeuge

Die Erfindung betrifft einen Fahrerplatz für Fahrzeuge, insbesondere Nutzfahrzeuge, gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

In der nicht vorveröffentlichten DE 196 24 003 A1 ist ein Fahrerplatz dieser Art beschrieben, bei dem die Konsole einen seitlich des Sitzkissens angeordneten und um eine horizontale Achse schwenkbaren Tragarm, der vom Sitzkissen weg nach vorn und schräg nach oben gerichtet ist, und am Tragarm ein davon quer abstehendes Gehäuse aufweist, in dem verschiedene Anzeigegeräte und Bedienelemente integriert sind. Dieses Gehäuse einschließlich des Lenkrades des Fahrzeugs ist dem Fahrer in Vorausrichtung vorgelagert, so daß die Anzeigegeräte und Bedienelemente im Gehäuse, wie dies bei einer Instrumententafel üblich ist, vom Fahrer gut überblickt und gehandhabt werden können. Nachteilig ist bei dieser Konsolengestaltung, daß diese noch keine ergonomisch besonders günstige Anordnung der einzelnen Bedienelemente, und hierbei insbesondere einer Schaltungeinheit der Getriebeschaltung, ermöglicht.

Aus DE 92 04 392.5 U1 ist ein Sessel für Führerstände von Maschinen, z.B. Kränen, bekannt, wobei beidseitig des Sessels Armlehnen und an letzteren auf dem Sessel abgewandten Seite Bedienpulte angeordnet sind, wobei in den Armlehnen je ein Steuerhebel mit zumindest einem Meisterschalter angeordnet ist. Eine derartige Vorrichtung eignet sich wegen der besonderen Raumverhältnisse, z.B. des beengten Platzes, nicht für einen Fahrerplatz für Fahrzeuge, insbesondere Nutzfahrzeuge.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, einen Fahrerplatz für Fahrzeuge der eingangs genannten Art unter ergonomischen Gesichtspunkten so zu gestalten, daß eine möglichst optimale ergonomische Erreichbarkeit der Bedienelemente einschließlich einer Schaltungseinheit der Getriebeschaltung vom Fahrer des Fahrzeuges ermöglicht ist und dabei auch die Voraussetzungen für einen bequemen Durchstieg vom Fahrzeugsitz in Richtung zur Fahrzeugmitte und zur Beifahrerseite geschaffen sind.

Die Aufgabe ist bei einem Fahrerplatz für Fahrzeuge der im Oberbegriff des Patentanspruch 1 genannten Art erfindungsgemäß durch die Merkmale im Kennzeichnungsteil des Anspruchs 1 gelöst. Hierdurch ist eine möglichst optimale ergonomische Anordnung der einzelnen Bedienelemente einschließlich der Schaltungseinheit der Getriebeschaltung und damit eine möglichst optimale ergonomische Erreichbarkeit dieser Funktionselemente vom Fahrer in allen Sitzpositionen verwirklicht. Auch sind durch diese Anordnung bereits die Voraussetzungen für einen verbesserten Durchstieg des Fahrers zur Beifahrerseite hin und auch für weitere Komfortverbesserungen, z.B. einen drehbaren Fahrzeugsitz, geschaffen. Dadurch, daß die Schaltungseinheit mit dem nach oben herausragenden Schaltthebel in eine Ablagestellung gebracht werden kann, bei der die Schaltungseinheit nicht mehr störend im Wege ist, ist für den Fahrer ein Durchstieg zur Beifahrerseite hin erleichtert und verbessert. Dadurch ist es für den

Fahrer ferner möglich, bei Stillstand des Fahrzeuges z.B. eine entspannende Ruheposition dadurch einzunehmen, daß er die Beine quer zur Fahrzeuglängsrichtung in Richtung zur Beifahrerseite ausstrecken kann.

Vorteilhafte Ausführungsformen des erfindungsgemäßen Fahrerplatzes mit zweckmäßigen Weiterbildungen und Ausgestaltungen der Erfindung sind in den übrigen Ansprüchen 2 - 25 enthalten.

Durch die Merkmale der Ansprüche 2 und 3 wird sichergestellt, daß bei Verschiebung des Fahrzeugsitzes mitsamt der damit verbundenen Konsole keine Kraft in die einzelnen Züge und/oder Kabel und/oder Leitungen od. dgl. eingeleitet und diese oder deren Anschlußstellen dadurch etwa beschädigt werden.

Durch die Merkmale des Anspruchs 4 ist eine besonders ergonomisch günstige Anordnung der Schaltungseinheit und damit ergonomische Erreichbarkeit dieser in allen Sitzpositionen erzielt.

Durch die Merkmale im Anspruch 5 wird eine etwaige Fehlbedienung verhindert. In einem besonderen Notfall ist es jedoch möglich, auch in der Ablagestellung den Motor zu starten und einen Schaltvorgang einzuleiten, wobei der Bedienkomfort allerdings erheblich leidet.

Weitere Einzelheiten und Vorteile der Erfindung ergeben sich aus der nachfolgenden Beschreibung.

Die Erfindung ist nachfolgend anhand eines in der Zeichnung gezeigten Ausführungsbeispiels näher erläutert. Es zeigen:

Fig. 1 eine schematische Seitenansicht einer Konsole,

Fig. 2 eine schematische Draufsicht der Konsole in Pfeilrichtung II in Fig. 1 mit ange deutetem Teil eines Fahrzeugsitzes,

Fig. 3 eine schematische, teilweise geschnittene Seitenansicht einer Einzelheit der Konsole

in Fig. 1.  
00.20724.06.0 UJ

Für einen nicht im einzelnen dargestellten Fahrerplatz für ein Nutzfahrzeug, z. B. einen Lastkraftwagen oder Omnibus, ist ein nur schematisch und teilweise angedeuteter Fahrzeugsitz 10 mit Sitzkissen 11 und Rückenlehne 12 und seitlich neben dem Fahrzeugsitz 10, insbesondere neben dem Sitzkissen 11 und zumindest annähernd auf dessen Höhe, eine Konsole 13 vorgesehen, die mit dem Fahrzeugsitz 10 fest verbunden ist, so daß sie z. B. bei der Verschiebung des Fahrzeugsitzes 10 zusammen mit diesem verschoben wird. Die Konsole 13 befindet sich bei einem Nutzfahrzeug mit links angeordnetem Lenkrad rechts und bei einem solchen mit rechts angeordnetem Lenkrad links des Fahrzeugsitzes 10.

Die Konsole 13 enthält eine Schaltungseinheit 14 der Getriebeschaltung des Nutzfahrzeuges, z. B. einer elektronischen Getriebeschaltung, bei der die Schaltungseinheit z. B. das Gebergerät darstellt. Ferner enthält die Konsole 13 weitere Schalt- und/oder Steuerorgane od. dgl. Bedienelemente, die aus Hebeln, Schaltern od. dgl. bestehen können und verschiedenster Art sein können. Nur beispielshalber sind als derartige Schalt- und/oder Steuerorgane, insbesondere Bedienelemente, lediglich folgende angedeutet: Ein Schalter 15 für die Schaltungseinheit 14, zwei Schalter 16 und 17 für elektrische Fensterheber links bzw. rechts, ein 3/2-Wegeventil 18, ein Betätigungsselement 19 der Feststellbremse (Handbremse), ein Betätigungsselement 20 der Streckbremse, Schalter 21 und 22 z. B. für die Innenbeleuchtung und ein Schalter 23 für die Verstellung des oder der Rückblickspiegel. Da die Schaltungseinheit 14 sowie die vorstehend beispielshalber aufgelisteten Bedienelemente 15 bis 23 in der Konsole 13 integriert sind, ergibt sich für den Fahrer auf dem Fahrzeugsitz 10 aufgrund optimaler ergonomischer Anordnung eine optimale ergonomische Erreichbarkeit all dieser Bedienelemente oder Funktionselemente. Die Schaltungseinheit 14 und die beispielshalber aufgelisteten Bedienelemente 14 bis 23 sind bei jeder Sitzposition vom Fahrer sehr gut erreichbar.

Die Konsole 13 enthält eine Anzahl nicht weiter gezeigter Züge und/oder Kabel und/oder Leitungen, die mit der Schaltungseinheit 14 bzw. den sonstigen vorstehend beispielshalber angegebenen Bedienelementen 15 bis 23 verbunden und zwecks Weiterleitung aus der Konsole 13 herausgeführt sind, was nicht weiter gezeigt ist. Die Konsole 13 weist eine nicht weiter dargestellte Zugentlastung dieser Züge und/oder Kabel und/oder Leitungen auf, mittels der bei einer Verschiebung des Fahrzeugsitzes 10 mitsamt der damit verbundenen Konsole 13 diese Züge und/oder Kabel und/oder Leitungen zugentlastet sind.

Die Konsole 13 weist ein etwa vertikal hochragendes Vorderteil 24 und ein im unteren Bereich dieses an einem sich etwa horizontal erstreckenden Abschnitt 25 angeschlossenes hinteres Teil 26 auf, das schräg nach hinten und nach oben gerichtet ist. Die Konsole 13 ist - in Seitenansicht entsprechend Fig. 1 betrachtet - etwa V-förmig oder etwa U-förmig gestaltet. Das Vorderteil 24 und das hintere Teil 26 der Konsole 13 sind mit dem jeweiligen horizontalen Abschnitt 25 bzw. 27 aneinandergesetzt und im Bereich der nur schematisch angedeuteten Verbindungsstelle 28 fest miteinander verbunden, z. B. verschraubt. Die Schaltungseinheit 14 ist im Vorderteil 24 angeordnet. Auch die Schalter 15 bis 17 sind dort plaziert. Andere Bedienelemente 19 bis 23 sind im hinteren Teil 26 angeordnet, während das Bedienelement in Form des 3/2-Wegeventils 18 z. B. im Bereich der beiden horizontalen Abschnitte 25, 27 plaziert ist.

Die Schaltungseinheit 14 ist relativ zur Konsole 13, insbesondere zum Vorderteil 24, zwischen einer Wirkstellung, die in Fig. 1 mit durchgezogenen Linien gezeigt ist, und einer Ablagestellung , die in Fig. 1 mit gestrichelten

Linien angedeutet ist, bewegbar. In einem Notfall ist vorgesehen, daß in der Ablagestellung der Schaltungseinheit 14 die Funktion "Motor starten" noch gegeben ist, so daß in dieser Position auch eine Notbedienung möglich ist. Ferner ist vorgesehen, daß die Schaltungseinheit 14 während des Motorlaufs gegen eine Bewegung aus ihrer Wirkstellung in ihre unwirksame Stellung gesperrt ist. In ihrer Wirkstellung steht die Schaltungseinheit 14 über die Oberseite der Konsole, insbesondere des Vorderteils 24, in etwa vertikaler Richtung nach oben über.

---

Die Schaltungseinheit 14 ist relativ zur Konsole 13 um eine etwa horizontale Schwenkachse 19, vorzugsweise nach vorn hin, in die Konsole 13 einschwenkbar bzw. gegensinnig dazu aus der Konsole 13 ausschwenkbar und in ihre Wirkstellung bringbar. Der Schwenkwinkel beträgt etwa 90°.

Bei einem anderen, nicht gezeigten Ausführungsbeispiel ist die Schaltungseinheit statt dessen je nach Gestaltung der Konsole 13 z. B. nach hinten oder zu einer Seite, z. B. zu der dem Fahrzeugsitz 10 abgewandten Seite, in analoger Weise in die Konsole 13 einschwenkbar bzw. aus dieser ausschwenkbar. Bei einem anderen, ebenfalls nicht gezeigten Ausführungsbeispiel ist die Schaltungseinheit 14 statt dessen relativ zur Konsole etwa vertikal in diese einfahrbar bzw. gegensinnig dazu aus dieser ausfahrbar und in die Wirkstellung gemäß Fig. 1 bringbar. Auch ist eine Bewegung der Schaltungseinheit 14 zwischen ihrer Wirkstellung und ihrer Ablagestellung

sowohl durch Vertikalverschiebung als auch durch Schwenkung um eine horizontale Schwenkachse möglich.

Für die um die Schwenkachse 29 schwenkbewegliche Schaltungseinheit 14 kann bei Bedarf eine zwischen der Schaltungseinheit 14 und der Konsole 13 wirksame Feststelleinrichtung vorgesehen sein, die Bestandteil der Schwenkmechanik ist und mittels der die Schaltungseinheit 14 zumindest in ihrer Wirkstellung, vorzugsweise aber in jeder Relativstellung, in Bezug auf die Konsole 13 arretiert ist. Eine derartige, nicht gezeigte Feststelleinrichtung ist dann von Vorteil, wenn die Schaltungseinheit 14 von Hand zwischen ihrer Wirkstellung und ihrer Ablagestellung bewegbar ist.

Beim gezeigten Ausführungsbeispiel ist die Schaltungseinheit 14 zu ihrer Bewegung zwischen ihrer Wirkstellung und ihrer Ablagestellung fremdkraftbetätigt, wozu eine Antriebseinrichtung 30 vorgesehen ist, die einen Elektromotor 31, vorzugsweise einen Getriebemotor, aufweist. Die Antriebseinrichtung 30, insbesondere der Elektromotor 31 in Form des Getriebemotors, weist ein motorisch angetriebenes Zahnrad 32 auf, das beim gezeigten Ausführungsbeispiel mitsamt dem Elektromotor 31 an der Schaltungseinheit 14 angeordnet ist. Teil der Antriebseinrichtung 30 ist ferner mindestens ein dem Zahnrad 32 zugeordnetes Zahnsegment 33, in das das Zahnrad 32 eingreift. Dieses Zahnsegment 33 ist Teil der Konsole 13 und in deren Vorderteil 24 enthalten. Der Schalter 15 dient der Steuerung der Antriebseinrichtung 30 im Sinne einer Bewegung der Schaltungseinheit 14 in die Wirkstellung bzw. in die Ablagestellung. In ihrer Wirkstellung ist ihr nach oben herausragender Schalthebel 34 ergonomisch optimal angeordnet und erreichbar.

Die Konsole 13 ist als Hohlkasten ausgebildet, in dem die Schaltungseinheit 14 und die weiteren Schalt- und/oder Steuerorgane, wie die aufgelisteten Bedienelemente 15 bis 23,

sowie die damit verbundenen Züge und/oder Kabel und/oder Leitungen aufgenommen sind. Die Konsole 13, insbesondere deren Vorderteil 24 und auch deren hinteres Teil 26, ist aus zwei Schalen zusammengesetzt, und zwar einer oberen Schale und einer unteren Schale, die jeweils im Querschnitt z.B. etwa U-Profil aufweisen und mit ihren U-Schenkeln gegeneinander gerichtet sind. Durch diese Gestaltung ist eine gute Zugänglichkeit z.B. zur Verlegung der Züge und/oder Kabel und/oder Leitungen und zu den einzelnen Bedienelementen erreicht. Dabei kann es von Vorteil sein, einzelne Schalt- und/oder Steuerorgane, z.B. die Feststellbremse und die Streckbremse einschließlich des jeweiligen Betätigungselements 19 bzw. 20, außerhalb der Konsole 13 auf einem separaten Halter 35 vorzumontieren und dann als Einheit, z.B. von unten her, in die obere Schale der Konsole 13 einzusetzen und daran zu befestigen. Beim gezeigten Ausführungsbeispiel (Fig. 1) ist die obere Schale des Vorderteils 24 mit 36 und des hinteren Teils 26 mit 37 bezeichnet und in gleicher Weise die untere Schale mit 38 bzw. 39 bezeichnet. Man erkennt, daß die obere Schale 36, 37 hinsichtlich der Erstreckung der U-Schenkel größer gestaltet ist als die untere Schale 38, 39. Die obere Schale 36 bzw. 37 und die untere Schale 38 bzw. 39 sind aneinandergesetzt und im Bereich der Verbindungsstelle 40 bzw. 41 fest verbunden, z.B. verschraubt. Die Konsole 13 ist als Formteil, z.B. aus Guß, ausgebildet.

Bei einem nicht gezeigten Ausführungsbeispiel ist die Konsole 13 relativ zum Fahrersitz 10 um eine etwa horizontale Achse schwenkbar und/oder in vertikaler und/oder horizontaler Richtung translatorisch verschiebbar. Der Fahrzeugsitz 10 kann zur Optimierung des Durchstiegs des Fahrers zur Beifahrerseite hin, zur Erreichung einer günstigen Ruheposition bei stehendem Fahrzeug od. dgl. um eine z.B. etwa vertikale Achse drehbar sein, was durch die beschriebene Gestaltung ermöglicht wird. Wird die Schaltungseinheit 14 relativ zur

Konsole 13 aus ihrer Wirkstellung um etwa 90° in ihre Ab-  
lagestellung geschwenkt, ergibt sich für den Fahrer eine  
Verbesserung des Durchstiegs zur Beifahrerseite hin, da  
sonst bei feststehendem Schalthebel 34 der Ausstieg des  
Fahrers zur Beifahrerseite hin erschwert ist. Diese Er-  
schwerung ist durch die Schwenkbarkeit der Schaltungsein-  
heit 14 beseitigt. In ihrer unwirksamen Stellung ist es dem  
Fahrer auch leichter gemacht, zum Erreichen einer entspannen-  
den Ruheposition bei Fahrzeugstillstand die Beine z.B. quer  
zur Fahrzeugmitte hin auszustrecken. Befindet sich die  
Schaltungseinheit 14 in ihrer Wirkstellung, so ist aufgrund  
der Selbsthemmung der Antriebseinrichtung 30 oder bei Hand-  
betätigung der Schaltungseinheit 14 aufgrund ihrer Schwenk-  
mechanik mit Feststelleinrichtung gewährleistet, daß sich  
ohne Gefahr einer etwaigen schlagartigen Wegschwenkbewegung  
der Schaltungseinheit 14 eine Person auf der Schaltungsein-  
heit 14, z.B. auf dem Schalthebel 34, abstützen kann.

-.-.-.-.-.-.-.-

DE 29724363 U1

DaimlerChrysler AG  
Stuttgart  
und  
Wiemann Druckguß GmbH  
Bochum

Schutzzansprüche

1. Fahrerplatz für Fahrzeuge, insbesondere für Nutzfahrzeuge, mit einem Fahrzeugsitz (10) mit Sitzkissen (11) und Rückenlehne (12) und mit einer seitlich neben dem Sitzkissen (11) angeordneten Konsole (13), die mit dem Fahrzeugsitz (19) verbunden ist,

d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,  
daß die Konsole (13) eine Schaltungseinheit (14) der Getriebeschaltung mit herausragendem Schalthebel (34) und weitere Schalt- und/oder Steuerorgane (15 bis 23) enthält und daß die Schaltungseinheit (14) relativ zur Konsole (13) zwischen einer Wirkstellung und einer Ablagestellung bewegbar ist.

2. Fahrerplatz nach Anspruch 1,  
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,  
daß die Konsole (13) eine Anzahl von Zügen und/oder Kabeln und/oder Leitungen enthält, die mit der Schaltungseinheit (14) bzw. den Schalt- und/oder Steuerorganen (15 bis 23) verbunden und aus der Konsole (13) herausgeführt sind.

3. Fahrerplatz nach Anspruch 2,  
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,  
daß die Konsole (13) eine Zugentlastung der Züge und/oder Kabel und/oder Leitungen aufweist, mittels der bei einer Verschiebung des Fahrzeugsitzes (10) mitsamt der damit verbundenen Konsole (13) die Züge und/oder Kabel und/oder Leitungen zugentlastet sind: ... 300 000 000

4. Fahrerplatz nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Konsole (13) ein etwa vertikal hochragendes Vorder- teil (24) aufweist und daß die Schaltungseinheit (14) in diesem Vorderteil (24) angeordnet ist.

5. Fahrerplatz nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Schaltungseinheit (14) während des Motorlaufs gegen eine Bewegung aus ihrer Wirkstellung in ihre Ablagestellung gesperrt ist.

6. Fahrerplatz nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Schaltungseinheit (14) in ihrer Wirkstellung über die Oberseite der Konsole (13), insbesondere des Vorderteils (24), nach oben übersteht.

7. Fahrerplatz nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Schaltungseinheit (14) relativ zur Konsole (13) etwa vertikal in diese einfahrbar bzw. gegensinnig dazu aus dieser ausfahrbar ist und/oder um eine etwa horizontale Schwenkachse (29), vorzugsweise nach vorn hin, in die Konsole (13) einschwenkbar bzw. gegensinnig dazu aus dieser aus- schwenkbar ist.

8. Fahrerplatz nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Schaltungseinheit (14) um einen Schwenkwinkel von etwa 90° schwenkbar ist.

00.00.00

9. Fahrerplatz nach einem der Ansprüche 1 bis 8, gekennzeichnet durch eine zwischen der Schaltungseinheit (14) und der Konsole (13) wirksame Feststelleinrichtung, mittels der die Schaltungseinheit (14), vorzugsweise in jeder Relativposition, in bezug auf die Konsole (13) arretiert ist.

10. Fahrerplatz nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß die Feststelleinrichtung Bestandteil einer Schwenkmechanik für die Schaltungseinheit (14) ist.

11. Fahrerplatz nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß die Schaltungseinheit (14) von Hand zwischen ihrer Wirkstellung und ihrer Ablagestellung bewegbar ist.

12. Fahrerplatz nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, daß die Schaltungseinheit (14) zur Bewegung zwischen ihrer Wirkstellung und ihrer Ablagestellung fremdkraftbetätigt ist.

13. Fahrerplatz nach Anspruch 12, gekennzeichnet durch eine auf die Schaltungseinheit (14) zu deren Bewegung einwirkende Antriebseinrichtung (30).

14. Fahrerplatz nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, daß die Antriebseinrichtung (30) einen Elektromotor (31), vorzugsweise einen Getriebemotor, aufweist.

DE 297 24 363 U1

15. Fahrerplatz nach Anspruch 13 oder 14,  
dadurch gekennzeichnet,  
daß die Antriebseinrichtung (30) mindestens ein motorisch  
angetriebenes Zahnrad (32) am einen Teil, z.B. an der  
Schaltungseinheit (14), und ein zugeordnetes Zahnsegment  
(33), in das das Zahnrad (32) eingreift, am anderen Teil,  
z.B. der Konsole (13) aufweist.
16. Fahrerplatz nach einem der Ansprüche 1 bis 15,  
dadurch gekennzeichnet,  
daß die Konsole (13), in Seitenansicht betrachtet, etwa  
V-förmig oder U-förmig gestaltet ist.
17. Fahrerplatz nach einem der Ansprüche 1 bis 16,  
dadurch gekennzeichnet,  
daß die Konsole (13) als Hohlkasten ausgebildet ist, in dem  
die Schaltungseinheit (14) und die weiteren Schalt- und/oder  
Steuerorgane (15 bis 23) sowie damit verbundene Züge und/  
oder Kabel und/oder Leitungen od. dgl. aufgenommen sind.
18. Fahrerplatz nach einem der Ansprüche 4 bis 17,  
dadurch gekennzeichnet,  
daß an das Vorderteil (24) der Konsole (23) ein hinteres  
Teil (26) angeschlossen ist, das schräg nach hinten und  
nach oben gerichtet ist.
19. Fahrerplatz nach einem der Ansprüche 4 bis 18,  
dadurch gekennzeichnet,  
daß das Vorderteil (24) und das hintere Teil (26) der Konsole  
(13) aneinandergesetzt und im Bereich der etwa quer ver-  
laufenden Verbindungsstelle (28) fest miteinander verbunden  
sind, z.B. verschraubt sind.
20. Fahrerplatz nach Anspruch 18 oder 19,  
dadurch gekennzeichnet,  
daß der hintere Teil (26) der Konsole (13) die weiteren

Schalt- und/oder Steuerorgane (19 bis 23) enthält.

21. Fahrerplatz nach einem der Ansprüche 1 bis 20, dadurch gekennzeichnet, daß die Konsole (13), insbesondere deren Vorderteil (24) und hinteres Teil (26), aus zwei Schalen zusammengesetzt ist, die in im wesentlichen vertikaler Richtung aneinandergesetzt und im Bereich der jeweiligen Verbindungsstelle (40, 41) fest miteinander verbunden sind, z.B. verschraubt sind.

22. Fahrerplatz nach Anspruch 21, gekennzeichnet durch eine jeweilige obere Schale (36, 37) und eine jeweilige untere Schale (38, 39), die jeweils im Querschnitt etwa U-Profil aufweisen und mit ihren U-Schenkeln gegeneinander gerichtet sind.

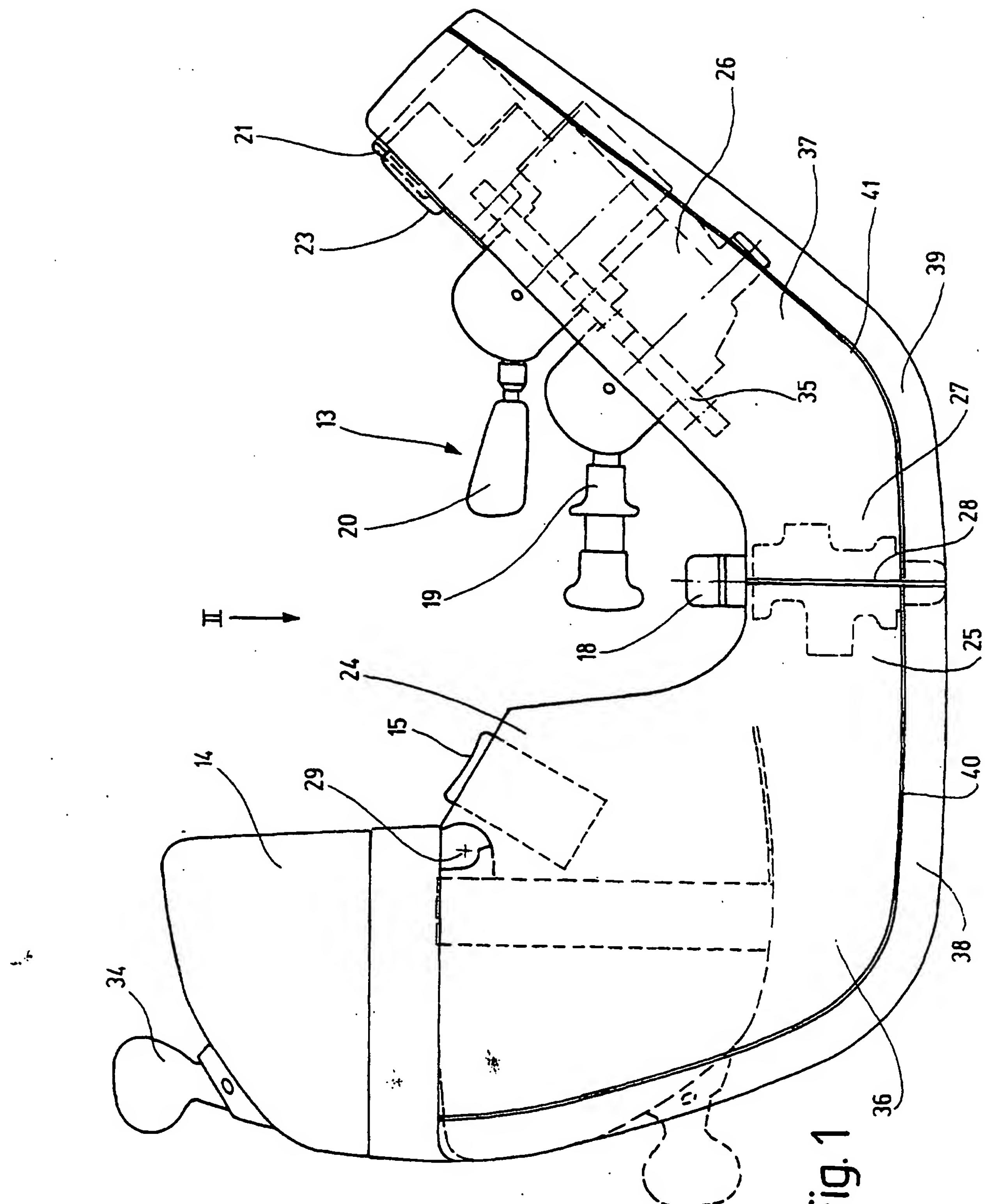
23. Fahrerplatz nach einem der Ansprüche 1 bis 22, dadurch gekennzeichnet, daß die Konsole (13) als Formteil, z.B. aus Guß, ausgebildet ist.

24. Fahrerplatz nach einem der Ansprüche 1 bis 23, dadurch gekennzeichnet, daß die Konsole (13) relativ zum Fahrersitz (10) um eine etwa horizontale Achse schwenkbar und/oder in vertikaler und/oder horizontaler Richtung translatorisch verschiebbar ist.

25. Fahrerplatz nach einem der Ansprüche 1 bis 24, dadurch gekennzeichnet, daß der Fahrzeugsitz (10) mitsamt der damit verbundenen Konsole (13) um eine etwa vertikale Achse drehbar ist.

-.-.-.-.-.-.-.-

DE 29724363 U1



2 / 3

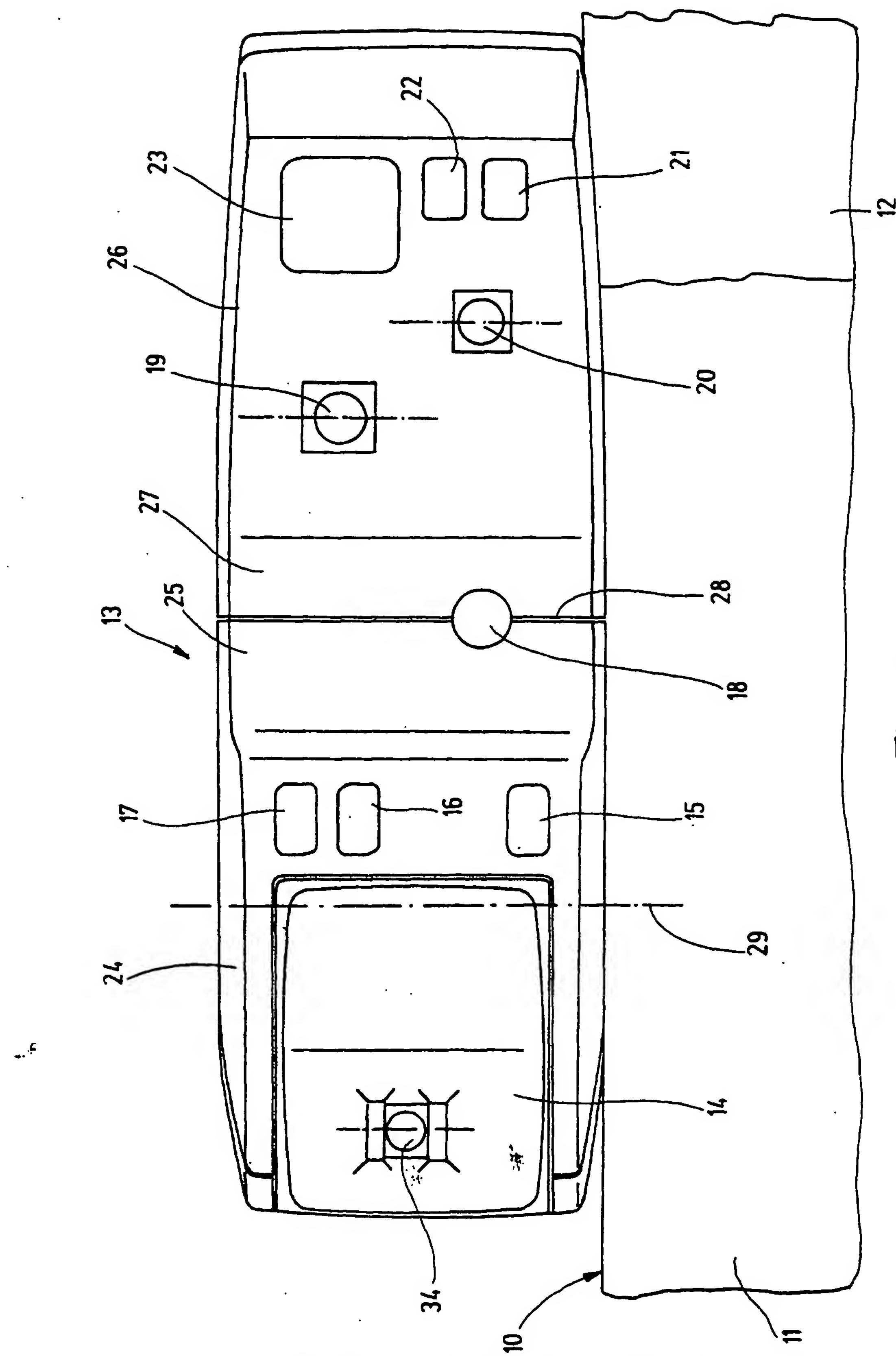


Fig. 2

DE 29724363 U1

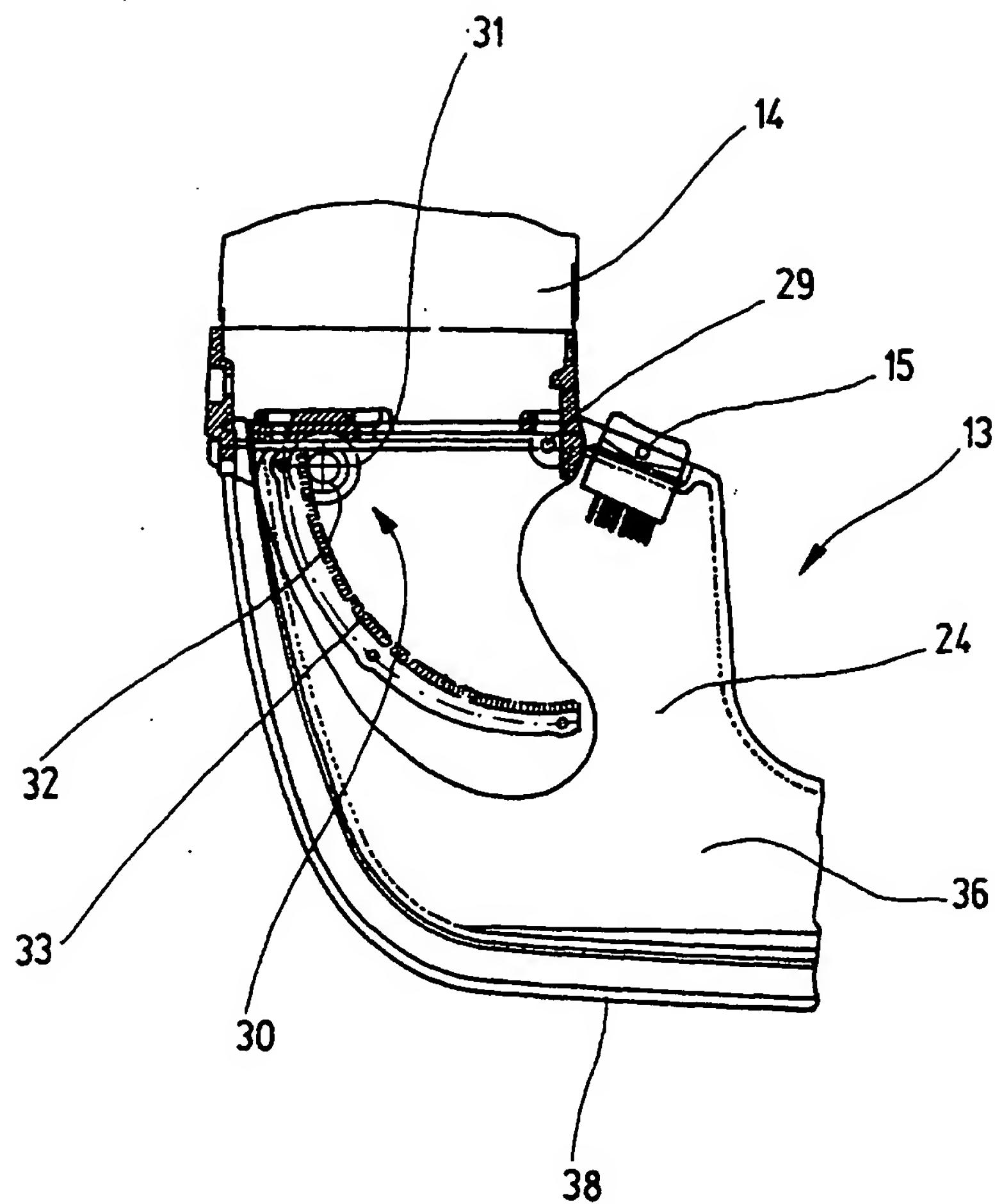


Fig. 3